

Sinan Can ALTUNTAŞ\* 

\* Öğr. Gör. Sinan Can ALTUNTAŞ, Başkent Üniversitesi / Kahramankazan MYO / Dış Ticaret Programı, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Uluslararası Ticaret Bölümü Doktora Öğrencisi, scaltuntas@baskent.edu.tr

# Türkiye Otomotiv Endüstrisinin Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük Modeli Açısından Rekabet Analizi\*

## Özet

Küreselleşme seviyesinin artması ve ülkelerdeki yaygınlık ağının genişlemesi ile birlikte teknolojik ve inovatif özellik taşıyan emtialara ulaşım günümüzde oldukça kolaylaşmıştır. Salgın öncesi süreçte Dünya’da ve Türkiye’de otomotiv endüstrisi ekonomik ve ticari açılardan yükselen bir grafik izlenimine sahiptir. Son dönemde Covid-19 virüsünün bulaş hızının artış göstermesine istinaden bireysel kişilerin otomotiv endüstrisindeki ürünlere talebi artmıştır. Bu bağlamda, çalışmada Türkiye’nin önemli üretim ve ihracat sektörlerinden biri olan otomotiv endüstrisinin rekabet analizi ortaya konulmak amaçlanmıştır. Çalışmada araştırma yöntemi olarak Balassa’nın 1965’te kurguladığı açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük ticaret ölçüm modeli 2014-2020 yılını içerecek şekilde ele alınmış ve ilgili endüstrinin analizi gerçekleştirilmiştir. Yapılan analiz neticesinde ilgili endüstri dalında karşılaştırmalı üstünlük modeli 1’den büyük çıkmaktadır. Dolayısı ile Türkiye’nin otomotiv endüstrisi Dünya otomotiv endüstrisine göre rekabet üstünlüğüne sahip olduğu bulgusuna varılabilir.

**Anahtar Kelimeler:** İhracat, Otomotiv Endüstrisi, Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük Modeli.

**JEL Sınıflama Kodları:** F10, F14, N70, P33

## Competitive Analysis of Turkish Automotive Industry in Terms of Revealed Comparative Advantage Model

### Abstract

With the increases in the level of globalization and the widening of the distribution network in the countries, access to technological and innovative commodities has become very easy today. In the pre-epidemic period, the automotive industry in the world and in Turkey had a rising graphic impression in economic and commercial terms. Due to the increase in the transmission rate of the Covid-19 virus recently, the demand of individuals for products in the automotive industry has increased. In this context, it is aimed to reveal the competition analysis of the automotive industry, which is one of the important production and export sectors of Turkey. In the study, the revealed comparative advantage trade measurement model, which Balassa projected in 1965, was discussed as a research method to include the year 2014-2020 and the analysis of the relevant industry has been carried out. As a result of the analysis, the comparative advantage model is higher than 1 in the relevant industry. Therefore, it can be found that the automotive industry of Turkey has a competitive advantage compared to the world automotive industry.

**Keywords:** Export, Automotive Industry, Revealed Comparative Advantage Model

**JEL Codes:** F10, F14, N70, P33

\*Hazırlanan bu çalışma, I. Uluslararası Gümrük ve Ticaret Kongresinde (20-21-22 Mayıs 2021) sözlü olarak sunulmuştur.

## Giriş

Dünyadaki küreselleşme seviyesinin artması ve küreselleşme olgusunun birçok ülke tarafından yaygın ve geniş bir şekilde kabul edilmesine istinaden teknolojik ve inovatif özellik taşıyan emtialara rağbet artmış ve bu tarz ürünlerin satın alma ve satış faaliyetleri günümüzde oldukça kolaylaşmıştır. Bu bağlamda tüketiciler yurt içi piyasasında erişemedikleri ve piyasaya arz edilmeyen ihtiyaçlarına ve taleplerine kısa süre içinde ithalat vasıtasıyla çözüm üretebilmektedirler. Böylelikle dış alım ve dış satım gibi ticari imkânlar dolayısı ile işletmeler ekonomik ve ticari açılardan kazançlı çıkmakta, tüketiciler ise hayat kalitelerini ve refah seviyelerini olabildiğince maksimum ölçüde tutabilmektedirler.

Uluslararası ticaret hareketleri ile dünyada büyük bir ekonomik ve ticari döngünün olduğu aşikârdır. Ülkelerarası yapılmakta olan ticaretin konusu kapsamına birçok endüstri alanı ve milyonlarca kalem emtia dâhildir. Bu bakış açısıyla ticari faaliyetlerden büyük bir paya ve pazara sahip olan sektörlerden bir tanesi de otomotiv endüstrisidir. Her ne kadar Covid-19 pandemi krizi sürecinde diğer endüstrilerde de olduğu gibi otomotiv endüstrisi de payından ve pazarından üretim ve tedarik zincirindeki aksamalar nedeniyle kısmi bir süre zarfında ödün vermiş olsa da birçok ülke ekonomisi ve tüketici için sektör halen önemini yüksek seviyede korumaktadır.

Covid-19 virüsünün canlılar arasındaki bulaşıcılık hızının yoğun ve fazla olması dolayısı ile insanlar sosyal ve fiziksel teması olabildiğince azaltma niyetindedirler. Bu doğrultuda yapılmakta olan faaliyetlerden bir tanesi de insanların toplu taşımayı olabildiğince az kullanması ve tersi şekilde bireysel ulaşım yöntemlerini daha fazla devreye almaktadır. Yaşanmakta olan bu durum neticesinde otomotiv endüstrisi ürünlerine talep artmakta ve dolayısıyla da ürünlerin birim satış fiyatları yükselen bir grafik sergilemektedir. Her

ne kadar birim satış fiyatlarında artışlar meydana gelse de yaşanan pandemi krizi dolayısı ile ekonominin temel modellerinden olan talep kanununun tersine otomotiv endüstrisi ürünlerine olan talep azalmamaktadır. Dolayısı ile sektör bu duruma istinaden daha önemli bir hal almaktadır.

Bu çalışma Türkiye ekonomisinin ve ticaretinin lokomotif sektörlerinden olan otomotiv endüstrisini genel hatları ile ele almakta ve ilgili endüstriyel rekabet analizi çerçevesinde değerlendirmektedir.

## 1. Araştırmanın Amacı Ve Önemi

Bu çalışmanın içeriğinde; öncelikle Türkiye otomotiv endüstrisi hakkında genel bilgilere yer verilmiş daha sonra Türkiye otomotiv endüstrisi ile dünya otomotiv endüstrisinin rekabet analizi açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük modeline göre ele alınarak ilgili bulgular paylaşılmıştır.

Türkiye'nin sahip olduğu otomotiv endüstrisinin dünya ölçeğinde bulunan otomotiv endüstrisine göre durumunu açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük modeli ve rekabet analizi çerçevesinde incelemek ve sektörün ekonomik ve ticari konumunu netleştirmek çalışmanın temel amacıdır. Ayrıca ilgili analiz neticesinde de otomotiv endüstrinin Türkiye ekonomisi ve ticareti açısından önemine vurgu yapılmak hedeflenmiştir.

Türkiye'nin otomotiv endüstrisinin dünya otomotiv endüstrisine göre durumunu ve konumunu açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük modeli ve rekabet analizi çerçevesinde ilişkilendiren ve araştıran akademik çalışmalar ilgili literatür içerisinde yeterli miktarda bulunmamaktadır. Dolayısıyla hazırlanan bu çalışma ile Türkiye'nin otomotiv endüstrisinin Türkiye'nin ekonomik ve ticari göstergeleri üzerindeki etkilerinin önemine vurgu yapılmak istenmektedir. Ayrıca bu çalışmayla Türkiye'de otomotiv endüstrisinin gelecek yıllarda çok daha ümit vaat edecek sektörlerden biri olduğu belirtilmiş ve sektör hakkında kamuoyunda farkındalık oluşturmak önemsenmiştir.

### 1.1. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırlıkları

Bu çalışmada Dünyanın ve özellikle Türkiye'nin otomotiv endüstrisi ekonomik ve ticari açılardan 2014-2020 yıllarını kapsayacak şekilde ele alınmış olup ilgili yıllara ilişkin veriler açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük modeli ve rekabet analizi çerçevesinde değerlendirilerek Türkiye'nin otomotiv endüstrisinin dünya otomotiv endüstrisine göre rekabet üstünlüğüne ve avantajına sahip olup olmadığı sorgulanmıştır.

Hazırlanmış olan bu çalışmada rekabet ölçümü analizine konu olan temel değişkenler; "Dünya Toplam İhracat Rakamları", "Dünya Toplam İthalat Rakamları", "Dünya Otomotiv Sektörü İhracat Rakamları", "Dünya Otomotiv Sektörü İthalat Rakamları" şeklindedir ve bu değişkenlere ilişkin veriler 2014-2020 yıllarını içerecek şekilde ilgili veritabanından elde edilmiştir.

### 1.2. Araştırmanın Yöntemi, Evreni ve Örneklemi

Çalışmada nicel metotlarından birisi olan Balassa'nın 1965 yılında ortaya çıkarmış olduğu "Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük ve Rekabet Analizi" modeli araştırma yöntemi olarak ele alınmış ve ilgili hesaplamalar belirtilen model doğrultusunda gerçekleştirilmiştir.

Çalışmanın evrenini tüm dünya otomotiv endüstrisi oluşturmasına rağmen; örneklem olarak yıl ve ülke kısıtlamasına gidilmiş olup Dünya ve Türkiye otomotiv endüstrisi 2014-2020 yılları dâhil olacak şekilde ilgili veriler analiz kapsamında ele alınmıştır. Çalışmada ilgili analize konu olan veriler ikincil ve resmi kaynaklardan elde edilmiştir. Özellikle "Uluslararası Ticaret Merkezi"ne bağlı olan Trademap.org isimli internet sitesinden gerekli veriler toplanmıştır.

Bu çalışmanın tamamlandığı tarih itibari ile 2020 yılının bitişinin üzerinden yaklaşık olarak 6 aylık bir süreç geçmiştir. Bu zaman zarfına rağmen Trademap.org sitesinde bazı ülkelerin özellikle otomotiv endüstrisine konu olan ürünlerde 2020 yılına ait ihracat ve ithalat verilerinin sisteme girişi

yapılmamış olup ve bu kapsamda eksik verilerin olduğu gözlenmiştir. Meydana gelen bu eksik durumlar dolayısıyla "Dünya Toplam İhracat Rakamları", "Dünya Toplam İthalat Rakamları", "Dünya Otomotiv Sektörü İhracat Rakamları" ve "Dünya Otomotiv Sektörü İthalat Rakamları" gibi verilerde 2020 yılına ait kesin ve net bilgiler bulunmamaktadır. Bu durumun önüne geçebilmek adına 2020 yılı için otomotiv endüstrisinde ihracat ve ithalat rakamları belli olmayan veya paylaşılmamış ülkelerin ilgili ihracat ve ithalat verileri 2019 yılının mevcut verileri olacak şekilde ele alınmıştır. Daha öz bir anlatımla, 2020 yılı için ilgili başlıklarda verisi olmayan durumlara yönelik 2019 yılı için var olan mevcut verilerin geçerli olabileceği düşünülmüş ve bu doğrultuda ilgili veriler tablolarda yer alarak analiz gerçekleştirilmiştir. Bu duruma haiz olan veriler çalışmada "\*" ile gösterilmiştir.

## 2. Kavramsal Çerçeve

Çalışmanın ilk bölümünde araştırma konusu ile ilgili kısa bir giriş yapılarak çalışmanın amacına ve önemine değinilmiş olup, çalışmanın kapsamı ve sınırlılıkları, araştırmanın yöntemi, evreni ve örneklemi hakkında bilgi verilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde çalışmanın kavramsal çerçevesi yer almaktadır. Çalışmanın üçüncü bölümünde Türkiye'nin otomotiv endüstrisi hakkında genel bilgilere yer verilerek; analize konu olan değişkenlere ilişkin veriler bu bölümde tablolar halinde bulunmaktadır. Balassa'nın 1965 yılında kurguladığı "Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük Modeli ve Rekabet Analizi" yöntemi hakkındaki teorik bilgiler ve kullanılan formülasyon çalışmanın dördüncü bölümünü oluşturmaktadır. Çalışmanın ana temasını içeren rekabet analizi ve ilişkili bulgular beşinci bölümünde detaylı olarak yer almaktadır. Çalışmanın son kısmında ise araştırmaya ilişkin sonuçlar ve öneriler bulunmaktadır.

## 3. Türkiye'de Otomotiv Endüstrisinin Genel Görünümü

Otomotiv sektörü motorlu taşıt ve araçların yapımı ile işteğal olan bir endüstri dalıdır. Motorlu taşıt

kelimesi Türk Dil Kurumunda (TDK) şu şekilde açıklanmıştır: “İnsan ve yük taşıyan, iki veya daha çok dingilli, motor gücüyle hareket eden araçlara verilen genel isimdir.” Otomotiv sektörünün çatısı altında bulunan ve sektörün işteğil alanına giren birçok ürün yaşamımızın her alanında ve özellikle ulaşım ve lojistik ihtiyaçlarımızın karşılanması amacıyla sıklıkla kullanılmaktadır.

Dünyada ve Türkiye’de zaman geçtikçe otomotiv sektörü gelişmekte ve ülke ekonomileri için önem arz eden bir alan olma yolunda ilerlemektedir. Otomotiv sektöründe işletmeler ve markalar arasındaki rekabet hızlanmakta ve bu duruma istinaden üretimde verimlilik artışı, üretim faktörlerinin yetkin kullanışı, yönetsel ve teknik organizasyon gibi faktörler büyük önem arz etmektedir. Bu bağlamda; araştırma ve geliştirme (Ar-Ge) faaliyetlerine yapılacak olan yatırım miktarı, toplam kalite yönetim sistemleri, ana ve yan sanayi arasındaki iş birliği ile ilişkili etkileşim, kalifiye ve mesleki yetkinliğe sahip beşeri güç istihdamı, esnek ve sürdürülebilir üretim modellerinin uygulanması ve etkili satış-pazarlama faaliyetleri gibi durumlar rakipler ile yapılan yarışıcılıkta öne çıkmayı belirleyen ve etkileyen faktörler olmaktadır. Ayrıca otomotiv endüstrisinde günümüzde yaşanan değişim ve dönüşüm asırlık otomotiv sektörü tarihinde ön plana çıkmış ülkelerle diğler ülkeleri büyük oranda birbirine eşit pozisyona getirmektedir.

Otomotiv sanayi sahip olduğu ekosistem ve organizasyon yapısına istinaden sayıca fazla sektörle bağlantılı bulunan bir iş alanıdır. Birçok sektör üzerinde fazlaca etkisi olması; otomotiv sektörünün, mevcutta bulunduğu ülkenin ekonomisi ve ticari hayatı üzerinde yoğun bir etkiye sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca otomotiv sanayi demir çelik ve metal, petrokimya, lastik, kauçuk, plastik gibi ana sanayi dallarının başlıca ürün satın alıcısıdır ve otomotiv sektöründeki teknolojik gelişmelerin doğrultusunda bu sektörleri de teknolojik gelişmeye ve ilerlemeye zorlayan ve bu sektörlerle

katkı sağlayan bir iş alanıdır (www.fortağ.com, Erişim Tarihi: 01/05/2021).

Otomotiv sektörü kendisinin haricinde hammadde ve ara mamul madde tedariki, yedek parça ve yan sanayi parçalarının üretimi ile son ürünlerin müşteriye ulaşmasını sağlayan lojistik, satış ve pazarlama, bayilik, distribütörlük, servis hizmeti, bakım-onarım, enerji, bankacılık-finans ve sigorta sektörleriyle de yakinen etkileşimde olup ülke ekonomileri için lokomotif bir sanayi dalıdır. Hatta Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için adeta “anahtar” sektör olarak ifade edilebilir (www.endustri40.com, Erişim Tarihi: 10/05/2021). Ayrıca sektör ülke güvenliği açısından önem arz eden savunma sanayinin ilerlemesinde en fazla katkıyı veren endüstri dalı sıfatına sahiptir. Gelişmiş piyasalardaki çevreye ve güvenliğe yönelik yüksek standartlar ve müşteri istekleri, otomotiv sanayinde yoğun bir teknolojik gelişmeye ve standardizasyona sebep olmaktadır (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:5).

Son dönemlerde otomotiv sektöründe uluslararası ölçekte büyük boyutlu rekabet ortamı bulunmaktadır. Geçmiş süre zarfında çoğunluklu olarak satış fiyatı rekabeti söz konusu iken, günümüzde fiyatla beraber kalite, ürün çeşitliliği ve geleceğe yatırım rekabet açısından önemli faktörler halini almıştır. Özellikle doygunluğa ulaşmış pazarlarda, satışları müşterinin zevk ve tercihleri belirlemede hal böyle olunca da ürün geliştirme, marka ve model yaratabilme gibi faktörler önem arz etmektedir. Bu kapsamda Ar-Ge’ye yapılan ödemeler ve bu ödemelerin yüksek miktarlı kısmı çevre şartlarına uyum, alternatif enerji tüketimi, enerji tasarrufu, güvenlik, hafiflik, dizayn ve donanım gibi alanlara ayrılmaktadır. Otomotiv sanayinde var olan yoğun rekabet sonucunda azalan kâr oranları, Ar-Ge harcamalarının fazlalaşması ve güncel teknoloji kullanımına yönelik yüksek yatırım gerekliliği nedeniyle, işletmeler arası birleşme yoluyla güç birlikteliklerinde artış eğilimi bulunmaktadır. Bugünkü şartlar altında üretim ve pazarlama

alanlarında var olan küresel birleşmeler büyük oranda tamamlanmıştır. Ayrıca otomotiv sektörü, üretimde kalite yönetimi ve verimlilikteki gücünü, dünya çapında ve gelişmiş pazarlara yaptığı yüksek miktarlı dış satım ile kanıtlamaktadır (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:5).

Otomotiv sektöründe ithalat ve ihracat kategorisindeki çok sayıda emtia dış ticaretin konusu kapsamına girmektedir. Bu sektörde ithalat ve ihracat arasındaki denge oldukça önem arz etmektedir. İthal ve ihraç edilen emtiaların iktisadi yükü ülke ekonomisi için oldukça fazladır. Bu iktisadi yükün dengede olması ülkenin ekonomik ve ticari durumu ve gidişatı açısından oldukça önemlidir. Ayrıca otomotiv sektörü iç ve dış piyasalardaki güncel değişimlerden ve farklılıklardan çok çabuk etkilenmektedir. Bu sebeple yıldan yıla sektörde dalgalanmaların yaşanması son derece normal bir görüngü olarak kabul edilmektedir. Ayrıca 2020 yılında meydana gelen Covid-19 pandemi krizi sürecinde de otomotiv endüstrisi ekonomik ve ticari açılardan yara almış; fakat 2021 yılı ilk çeyrek itibari ile sektör toparlanma sürecine girmiştir.

Otomotiv sektöründe ana sanayi olarak isimlendirilen motorlu taşıt aracı ürünleri üreticileri ile yan sanayi olarak adlandırılan aksam, yedek parça ve sistem üreticileri arasında karşılıklı bağıllık ve bağımlılık bulunmaktadır. Uzun soluklu, açık ve karşılıklı güvene dayalı ilişkilerin temelini oluşturan bu bağımlılık ve bağıllık gelecek süreçte sadece üretim alanında değil tasarım dalında da geliştirilmelidir. Özellikle ilgili sanayinin toplam rekabet gücünü geliştirmek ve daha fazla yüksek katma değer yaratmak üzere yeni stratejik hedeflerin belirleneceği önümüzdeki dönemde karşılıklı bağımlılık başlığı daha da önemli bir hal alacaktır (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:5).

Otomotiv sektörü, dünyada olduğu gibi Türkiye’de de en büyük yatırımların yapıldığı sektörlerden birisidir. Dünyada ve Türkiye’de otomotiv sanayisinde küresel ve yerel ölçekte

üretim; genel olarak ikiye ayrılmakta otomobil ve ticari araç şeklinde kategorize edilmektedir. Sanayide yapılan üretimin büyük bir kısmını otomobil ve kamyonetlerden oluşan hafif araçlar sınıfı oluşturmaktadır. Üretim adetleri otomobil sınıfına göre nispeten az olan diğer araç sınıfları (minibüs, midibüs, otobüs, kamyon, çekici vb.) ise istatistiklerde ticari araçlar olarak isimlendirilmektedir (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:5).

**Tablo 1. 2014-2020 Dönemine ait Türkiye’de Toplam Motorlu Araç Üretim Rakamları**

Türkiye	Motorlu Araç Üretim Rakamları (Adet)
2014	1.170.445
2015	1.358.796
2016	1.485.927
2017	1.695.731
2018	1.550.150
2019	1.461.244
2020	1.335.957

Kaynak: OICA ve OSD (Erişim Tarihi: 25/04/2021)

Tablo.1’de 2014-2020 dönemine ait Türkiye’de üretilen toplam motorlu araç miktarları paylaşılmıştır. Hazırlanmış olan tabloya göre; 2018 yılında Türkiye’deki üretim miktarı bir önceki yıla göre azalarak 1.550.150 adet; 2019 yılında ise üretim miktarı bir önceki yıla göre azalarak 1.461.244 adet ve 2020 yılında yine azalış göstergeleri meydana gelerek 1.335.957 adet olarak gerçekleşmiştir. Türk otomotiv sanayinde motorlu taşıt yıllık üretim kapasitesi 2018 yılı itibariyle 2 milyon 50 bin adede yaklaşmış (OSD, 2021) olmasına rağmen tablo.1’e göre sektörde atıl kapasite kullanımı olduğu söylenebilir. Ülkemizde ki mevcut kurulu yüksek üretim kapasitesinin düşük seviyelerde kullanılması birim üretim maliyetlerinin artışıdaki temel faktörlerden birisidir. Söz konusu bu dezavantajlı durum özellikle ekonomik ve ticari kriz dönemlerinde kendini daha

da şiddetli hissettirmektedir. Otomotiv sanayinde bulunan kapasite fazlasının mali yükü; pazardaki büyümenin sınırlı kalması, müşterilerin daha düşük fiyatla daha yüksek kalite, performans, konfor isteklerinden doğan yoğun rekabet, Ar-Ge harcamalarının artışı sonucunda azalan kar oranları gibi nedenlerle daha da artmaktadır (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:5). Her ne kadar böyle bir tablo olsa da Türkiye’de otomotiv sektörü, üretim göstergeleri içindeki payı ve ekonomiye katkı oranı değerlendirildiğinde, imalat sanayi içinde ilk sıralarda gelen sektörler arasında yer almaktadır. Sektörün yurt içinde yaratmış olduğu değerler (yurt içi girdi kullanımı ve katma değer toplamı) ekonomide çok önemli bir yere sahiptir. Sektörün imalat sanayi toplam üretimi içindeki payı imalat sanayi sektörleri ortalamasının üstünde bulunmaktadır (www.istemiparman.com.tr, Erişim Tarihi: 11/05/2021).

Türkiye’de otomotiv sanayinin güçlü sermaye ve yatırım altyapısı, yabancı ortaklıklar ve işbirlikleri, güçlü yedek parça üretim endüstrisi ve yan sanayinin varlığı, nitelikli ve kalifiye işgücü, ülkenin coğrafi konumu, esnek ve sürdürülebilir üretim yapabilme yeteneği, toplam kalite sisteminin sağlanmış olması rekabet açısından sektörün güçlü yanlarını oluştururken; düşük kapasite kullanım oranından kaynaklanan yüksek birim üretim maliyeti, iç ve dış pazarlarda yaşanan ekonomik, politik, sosyal ve ticari sorunlar, ana - yan sanayi arasındaki etkileşimin yetersiz olması ve yeterli sinerji yaratılamaması gibi faktörler sektörün zayıf taraflarını oluşturmaktadır (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:5).

Son dönemde üretime geçirilmesi planlanan yerli elektrikli otomobil projesi sonrasında, Türkiye’de otomotiv sektörü büyük bir ivme kazanma potansiyeline sahiptir (www.endustri40.com, Erişim Tarihi: 10/05/2021). Ayrıca mevcutta bulunan endüstri firmalarının inovatif ve katma değer sağlayan çalışmaları ile Türkiye’de otomotiv sektörü birçok sektöre göre rekabet üstünlüğüne sahip bir pozisyonda olacağı aşikârdır.

Türkiye ekonomisinin ve ticaretinin son 15 yıldır sektörel bazda ihracat şampiyonu olan otomotiv endüstrisi 300 bin kişiye doğrudan toplamda ise yarım milyon kişiye istihdam sağlamakta aynı zamanda hammadde ile tüketici arasındaki tüm işlevleri de kapsayan bir tedarik zinciridir. Türkiye’nin 2025 ve 2035 yılları için öngörülen ihracat projeksiyonu kategorisinde otomotiv sektörü ilk sırada yer almaktadır. Ayrıca, otomotiv sektörü T.C. Ticaret Bakanlığı tarafından projelendirilen “İhracat Ana Planı” kapsamında belirlenen beş hedef sektörden birisidir.

**Tablo 2. 2021 Ocak-Nisan Dönemine İlişkin Türkiye’nin Otomotiv Endüstrisindeki İhracat Rakamları ve En Çok İhracat Yapılan Ülke**

Türkiye (2021)	Aylık İhracat Rakamları (1.000\$)	En Çok İhracat Yapılan Ülke
Ocak	2.266.253 \$	Almanya
Şubat	2.531.118 \$	Almanya
Mart	2.890.330 \$	Almanya
Nisan	2.465.647 \$	Almanya

Kaynak: TİM (Erişim Tarihi: 12/05/2021)

Tablo.2’de Türkiye’nin 2021 yılı Ocak-Nisan dönemine ilişkin otomotiv endüstrisindeki ihracat rakamları ve en çok ihracat yapılan ülke bilgisi paylaşılmıştır. 4 aylık süre zarfı sonunda otomotiv endüstrisi ihracatında %34’lük artış yakalanmıştır. 2021 Şubat ayı itibari ile pandemi öncesi aylık ihracat ortalaması yakalanmış ve 2021 Nisan ayında baz etkisi ile %313 gibi rekor bir yükseliş gösteren sektör toplamda 10.153.350 \$’lık ihracat gerçekleştirilmiştir. Ayrıca 203 ülke ve bölgeye ihracat yapan Türk otomotiv endüstrisinin dünyada üretilen hemen her motorlu araçta imzası bulunmaktadır (OİB, 2021). Türk otomotiv sektörünün en büyük pazarı Avrupa Birliği ülkeleri olurken toplam motorlu araç ihracatında en çok ihracat yapılan ülke ise Almanya olarak kayıtlara girmiştir. Türk otomotiv sektörünün büyüklüğü ise



yaklaşık olarak 2 milyar Euro değerindedir. Otomotiv endüstrisinin 2023 yılı ihracat hedefi 40 milyar doların üzerinde olması planlanmaktadır.

Türk otomotiv sektörü yerleşim olarak genellikle Doğu Marmara Bölgesinde kurulmuştur (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:5). Türk otomotiv endüstrisi dünyanın 15. Avrupa'nın ise 5. büyük motorlu taşıt ve araç üreticisi konumunda yer almaktadır (www.beklerken.com, Erişim Tarihi: 13/05/2021). Avrupa'da ticari araç üretiminde ise ikinci sırada bulunmaktadır. Dolayısı ile otomotiv endüstrisi, stratejik bir endüstri dalı olarak bütün ülkelerin yakinen ilgisini çekmekte ve sektöre yönelik özel planlamalara gereksinim duyulmaktadır. Sektörde bulunan 143 otomotiv şirketine 5763 sayılı kanun kapsamında Ar-Ge Merkezi niteliği verilmiştir. Türkiye'deki otomotiv sektörü kümelenmesi, tedarik zinciri yapısına dayalı olarak organize olmuştur ve kümenin bilgi koordinasyonu ve iletişimi hakkında açıklama yapmak zor bir durumdur.

Türkiye'de üretim konusunda iş birliği yapılan uluslararası ana firmalarla Türkiye'deki iş ortakları arasındaki yoğun entegrasyonun gerçekleşmesi "ihracata yönelik rekabetçi bir sanayi niteliği" sürecini başlatmış ve geliştirmiştir. Böylelikle bu durumun bir çıktısı olarak Türk otomotiv sektöründe uygulanan üretim yöntemleri ve teknolojileri, uluslararası düzeyde ana firmaların kullandıkları yöntemler ve teknolojilerle eşdeğer bir pozisyona kavuşmuştur. Ek olarak özellikle son yıllarda gelişmekte olan Ar-Ge imkânları ve kapasitesi ile Türkiye'deki otomotiv sanayi içerisinde üretim yöntemleri ve ürün teknolojilerini geliştirme çabalarını arttırmaktadır (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:6)

### 3.1. Otomotiv Sektörünün Dünya ve Türkiye'deki Dış Ticaret Verileri

Dünyada ve Türkiye'de otomotiv endüstrisi gün geçtikçe gelişmekte ve bu gelişmenin kanıtları ve somut görüntüsü ekonomik ve ticari veriler doğrultusunda incelenebilmektedir. Ekonomik ve ticari veriler ile birçok istatistikî hesaplama yapılabildiği gibi yapılabilecek olan analizlerden bir tanesi de "Endüstrilerin Rekabet Üstünlüğü Analizi"dir. Çalışmanın bu bölümünde ilgi alanımıza giren ve bahsi geçen analizde kullanılacak olan veriler, 2014-2020 yıllarındaki Dünyadaki ve Türkiye'deki toplam uluslararası ticaret ve otomotiv endüstrisinin dış ticareti ile ilgili veriler, paylaşılmıştır.

**Tablo 3. Dünyadaki ve Türkiye'deki Toplam İhracat ve Toplam İthalat Verileri (2014-2020)**

Yıllar	Dünya Toplam İhracatı (1.000 USD)	Dünya Toplam İthalatı (1.000 USD)	Türkiye Toplam İhracatı (1.000 USD)	Türkiye Toplam İthalatı (1.000 USD)
2014	18.842.546.125 \$	18.890.843.196 \$	157.610.158 \$	242.177.117 \$
2015	16.530.769.761 \$	16.678.114.174 \$	143.844.066 \$	207.235.628 \$
2016	16.031.153.744 \$	16.159.373.065 \$	142.606.247 \$	198.601.934 \$
2017	17.701.054.574 \$	17.929.590.679 \$	156.992.940 \$	233.799.651 \$
2018	19.456.187.066 \$	19.813.394.372 \$	167.923.862 \$	223.046.879 \$
2019	18.739.914.099 \$	18.998.048.740 \$	171.098.411 \$	200.658.596 \$
2020	*17.941.094.249 \$	*18.216.708.931 \$	169.481.945 \$	219.397.191 \$

Kaynak: Trademap (Erişim Tarihi: 13/05/2021)

Tablo.3'de 2014-2020 yılları da dâhil olacak şekilde Dünyadaki ve Türkiye'deki toplam ihracat ve toplam ithalat verileri paylaşılmıştır. İlgili tabloya göre hem Dünya'da hem de Türkiye'de kronik bir dış açık olduğu

söylenbilir. Ayrıca Covid-19 pandemi krizi de doğrudan Dünya'nın ve Türkiye'nin ekonomik ve ticari gidişatına olumsuz etkileri olduğu aşikârdır.

“\*” işareti bulunan veriler hakkında bilgilendirme; “Dünya Toplam İhracat Rakamları”, “Dünya Toplam İthalat Rakamları”, “Dünya Otomotiv Sektörü İhracat Rakamları” ve “Dünya Otomotiv Sektörü İthalat Rakamları” gibi verilerde 2020 yılına ait kesin ve net bilgiler bulunmamaktadır. Bu durumun önüne geçebilmek adına 2020 yılı için otomotiv endüstrisinde ihracat ve ithalat rakamları belli olmayan veya paylaşılmamış ülkelerin ilgili ihracat ve ithalat verileri 2019 yılının mevcut verileri olacak şekilde ele alınmıştır.

**Tablo 4. Dünyadaki ve Türkiye'deki Otomotiv Sektörünün Toplam İhracat ve Toplam İthalat Verileri (2014-2020)**

Yıllar	Dünya Otomotiv Endüstrisi İhracatı (1.000 USD)	Dünya Otomotiv Endüstrisi İthalatı (1.000 USD)	Türkiye Otomotiv Endüstrisi İhracatı (1.000 USD)	Türkiye Otomotiv Endüstrisi İthalatı (1.000 USD)
2014	1.394.530.530 \$	1.388.826.579 \$	18.063.448 \$	15.735.932 \$
2015	1.325.760.553 \$	1.330.971.690 \$	17.462.623 \$	17.545.660 \$
2016	1.351.764.185 \$	1.361.585.041 \$	19.804.384 \$	17.840.604 \$
2017	1.452.501.927 \$	1.468.313.540 \$	23.940.852 \$	17.427.897 \$
2018	1.536.775.504 \$	1.553.506.755 \$	26.758.524 \$	13.895.044 \$
2019	1.495.529.701 \$	1.532.220.402 \$	26.175.170 \$	9.638.794 \$
2020	*1.317.143.965 \$	*1.332.039.137 \$	22.079.416 \$	15.281.608 \$

Kaynak: Trademap (Erişim Tarihi: 13/05/2021)

Tablo.4'te 2014-2020 yılları da dâhil olacak şekilde Dünyadaki ve Türkiye'deki otomotiv sektörünün toplam ihracat ve toplam ithalat verileri paylaşılmıştır. İlgili tabloya göre dünyada otomotiv sektöründe ihracat ve ithalat değerlerinde az seviyede de olsa dış açık bulunmakta; Türkiye'de ise sektör ekonomiye net döviz kazancı sağlamaktadır.

**Tablo 5. Türkiye Otomotiv Endüstrisi İhracatının ve İthalatının Türkiye Toplam İhracatından ve İthalatından Aldığı Paylar**

Yıllar	Türkiye Otomotiv Endüstrisi İhracatının Türkiye Toplam İhracatından Aldığı Pay (%)	Türkiye Otomotiv Endüstrisi İthalatının Türkiye Toplam İthalatından Aldığı Pay (%)
2014	%11,50	%6,5
2015	%12,10	%8,5
2016	%13,90	%9,0
2017	%15,20	%7,5
2018	%15,90	%6,2
2019	%15,30	%4,8
2020	%13,00	%7,0

Kaynak: Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur.



Tablo.5’de Türkiye otomotiv endüstrisi ihracatının Türkiye toplam ihracatından aldığı pay gösterilmektedir. Türk otomotiv endüstrisi ihracatının Türkiye’nin toplam ihracatından aldığı pay 2019 yılı itibari ile azalma eğilimine girmiş, 2020 yılında Covid-19 pandemi krizi ile belirtilen azalış göstergesi sektör için daha yıpratıcı bir hal almıştır. Ayrıca tablo.5’de Türkiye otomotiv endüstrisi ithalatının Türkiye toplam ithalatından aldığı pay da gösterilmektedir. Türk otomotiv endüstrisi ithalatının Türkiye’nin toplam ithalatından aldığı pay 2016 yılı sonu itibari ile azalma eğiliminde olmasına rağmen 2020 yılındaki olumsuz durumlar karşısında sektör ithalat açısından yönünü tekrar artan bir eğilime çevirmiştir.

**Tablo 6. Türkiye Otomotiv Endüstrisi İhracatının ve İthalatının Dünya Otomotiv Endüstrisi İhracatından ve İthalatından Aldığı Paylar**

Yıllar	Türkiye Otomotiv Endüstrisi İhracatının Dünya Otomotiv Endüstrisi İhracatından Aldığı Pay (%)	Türkiye Otomotiv Endüstrisi İthalatının Dünya Otomotiv Endüstrisi İthalatından Aldığı Pay (%)
2014	%1,30	%1,13
2015	%1,32	%1,32
2016	%1,47	%1,31
2017	%1,65	%1,19
2018	%1,74	%0,89
2019	%1,75	%0,63
2020	%1,60	%1,15

Kaynak: Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo.6’da Türkiye otomotiv endüstrisi ihracatının dünya otomotiv endüstrisi ihracatından aldığı pay gösterilmektedir. Türkiye 2020 yılına kadar dünya otomotiv sektöründe ihracattan aldığı payı arttırmıştır; fakat Covid-19 pandemi krizi dolayısı ile sektör ihracat payını bu süre zarfında düşürmüştür. Ayrıca tablo.6’da Türkiye otomotiv endüstrisi ithalatının dünya otomotiv endüstrisi ithalatından aldığı paya ilişkin veriler de paylaşılmıştır. Bu görüntüye istinaden Türkiye 2020 yılında son iki seneye nazaran artan oranda ithalat gerçekleştirmiştir.

#### 4. Türkiye’nin Otomotiv Sektöründeki Rekabet Üstünlüğü

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte tüm alanlarda ve özellikle üretim endüstrisinde küresel entegrasyon yoğun bir şekilde yaşanmaktadır. Üretim endüstrisinin olduğu birçok sektörde teknolojinin kullanımı günden güne artış göstermekte ve bu duruma binaen üretim miktarları da artmaktadır. Üretim miktarının artmasına bağlı olarak yerel piyasadaki talebin doygunluğa ulaşması durumunda, işletmeler yurt dışı pazarlara açılmakta ve bu durumda yerel piyasadan ve dış piyasadan daha çok yarışımçı işletme ile rekabet liginde karşılaşmaktadır. Bu noktadan itibaren işletmeler arasındaki rekabetin varlığı tabiri caizse pazarı “kurtlar sofrasına” dönüştürmektedir. Güçlü rakipleri ile rekabet edebilmek için işletmeler öncelikle maliyet

düşürücü faaliyetler göstermekte, kaliteli, inovatif, tasarıma dayalı, yenilikçi ve çeşitlendirilmiş ürünler ortaya çıkarma çabası içine girmektedirler. Bu doğrultuda sektör ile ilgili herhangi bir alanda rekabet avantajına, güce ve uzmanlığa sahip olan işletmeler hem komşularına hem de denizaşırı birçok ülkeye satış yapabilmektedirler. Dolayısı ile hem ülkelerin hem de işletmelerin rekabet avantajına ve üstünlüğüne sahip olması sert rüzgârların estiği dünya ticaret pazarında ayakta kalabilmek adına elde edilmesi gereken en önemli faktörlerden birisidir.

#### 4.1. Rekabet Gücünün Ölçülmesi

Rekabet gücünün ölçülmesi rekabet gücünü belirleyen faktörleri dikkatle ele almayı gerektirmektedir. Rekabet gücü; bazı kesimler için iyi bir ekonomik ve ticari performans sergileme anlamı taşırken, bazı kesimler için rekabet avantajı yaratma ve sürdürme kabiliyeti ve bazıları için de karar ve süreçleri doğru şekilde yönetme ve yürütme işlemi olarak tanımlanabilir. Rekabet gücünü ölçmeye yönelik göstergeler üç kategori altında toplanmıştır. Bunlar; 1) Rekabet Performansı, 2) Rekabet Potansiyeli ve 3) Yönetim Sürecidir. Dolayısı ile rekabet gücü durağan bir kavram değildir (Porter,2015:57).

Uluslararası rekabet gücünün ölçülmesine yönelik analizler genellikle ülkelerin ticaret performansı üzerinde yoğunlaşması ile oluşturulmuştur. Bu yaklaşımın temel dayanağı Balassa (1965) tarafından ortaya atılan "Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük (Revealed Comparative Advantage) (RCA)" yaklaşımıdır. Bu yaklaşım literatürde karşılaştırmalı üstünlüklerin ölçülmesi için en çok kullanılan yöntem olmuştur (Kesbiç ve Bakımlı,2012:55).

Balassa, karşılaştırmalı üstünlükleri etkileyen tüm faktörlerin dikkate alınması gerektiğini, karşılaştırmalı üstünlüğün hem göreceli maliyetleri hem de fiyat dışı faktörlerdeki farklılıkları yansıttığı varsayılan "gözlemlenen" ticaret unsurları tarafından "açıklanmış" olabileceğini ileri sürmüştür. Böylelikle karşılaştırmalı üstünlükleri gözlemlenen verilerden çıkarsama işlemi "Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük" adıyla anılmıştır (Kesbiç ve Bakımlı,2012:56).

Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük modeli ile analizlerde kullanılan göstergeler ilgili sektörün sadece ticaret performansı ve piyasa payına dayanan göstergeleridir. Rekabet gücünü analiz etme amacıyla hazırlanan çalışmaların birçoğu ülkelerin uluslararası ticarete sergiledikleri ticari performansa ve dolayısı ile uluslararası piyasada elde ettikleri piyasa payına odaklanmıştır. Bu doğrultuda piyasa payı ve dış ticaret verilerine dayalı olarak rekabet gücünü ölçmek için çeşitli parametreler geliştirilmiştir. Ölçütler sadece bir ürün veya ürün grubu için hesaplanmakta ve dış ticaret verilerine ve bilgilerine dayanmaktadır (Kelleci Ürüt,2009:41).

Balassa'ya göre ihracat performansı ve rekabet gücü eşanlı olacak şekilde ele alınmıştır. Bir firmanın rekabet gücü piyasaya katılım veya satışlarındaki artış ile ölçülebiliyorsa, bir ülkenin rekabet gücü de genellikle ihracatının performans seviyesi ile tanımlanmaktadır. Piyasa payı analizinin diğer bir yaygın kullanılan boyutu ise; ülkenin toplam ihracatının dünya toplam ihracatındaki payı ya da sektörel düzeyde incelenecek olursa ülkenin belli bir sektördeki ihracatının bu sektördeki dünya toplam ihracatı içindeki payı olarak ele alınmasıdır (Kesbiç ve Bakımlı,2012:57).

## 4.2. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler: Balassa Endeksi

Balassa (1965) tarafından “Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (Revealed Comparative Advantage) (RCA)” kavramı ortaya çıkartılmıştır. Balassa, karşılaştırmalı üstünlükleri etkileyen tüm faktörlerin dikkate alınması gerektiğini, karşılaştırmalı üstünlüğün hem göreceli maliyetleri hem de fiyat dışı faktörlerdeki farklılıkları yansıttığı varsayılan gözlemlenen ticaret unsurları tarafından “açıklanmış” olabileceğini ileri sürmüştür (Kesbiç ve Bakımlı,2012:57). Bir ülkenin veya ülkedeki endüstrilerin rekabetçi olup olmadığını belirlemek için kullanılan göstergeler dikkate alındığında açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksinin ön sıralarda olduğu dikkat çekmektedir. Ayrıca, Balassa’dan günümüze kadar geçen süreçte RCA’nın orijinal halinden değişik şekillerde formüle edildiği ve araştırmalarda kullanıldığı gözlemlenmektedir.

Bu çalışmada “Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük” modeli Dünya ve Türkiye ölçeğinde ihracat verileri temelinde ele alınmış ve analize konu olan sektör ise otomotiv endüstrisi olarak kurgulanmıştır. Bu doğrultuda Balassa’nın ihracata dayalı RCA analizinin formülasyonu aşağıdaki gibi olmaktadır.

Balassa’nın RCA endeksi formülasyonu;  
 **$RCA = [(X_{ij}/X_{it}) / (X_{nj}) / (X_{nt})] = [(X_{ij}/X_{nj}) / (X_{it}/X_{nt})]$**

RCA: Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükleri,

X: İhracatı,

i: Bir ülkeyi (Ör: Türkiye),

j: Bir ürünü (veya bir sektörü) (Ör: Otomotiv Sektörü),

t: Toplam ürün grubunu (veya toplam sektör grubunu) (Ör: Tüm sektör fasılları),

n: Bir ülke grubunu (Ör: Dünya), temsil etmektedir.

RCA; bir ülkeye ait bir ürünün veya bir sektörün toplam ihracatı ile bir ülke grubuna yönelik olan göreceli ihracatını ölçmek anlamında kullanılmaktadır. Daha detaylı anlatılması gerekirse; bir ülkenin belli bir mal veya endüstri ticaretinde karşılaştırmalı üstünlüğünün bu mal veya endüstrinin toplam dünya ihracatı içerisindeki payının ülkenin toplam ihracatındaki payına oranı ile ölçülebileceğini göstermektedir (www.kalkinma.com.tr, Erişim Tarihi: 15/05/2021). Eğer, hesaplamalar sonucu  $RCA > 1$  değeri ile karşılaşırsa ilgili ülke sektörünün dünyaya göre karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu anlamı çıkartılmaktadır. Eğer hesaplamalar sonucu  $RCA < 1$  değeri ile karşılaşırsa ilgili ülke sektörünün dünyaya göre karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu anlamı hâkim olmaktadır.

RCA endeksinde bazı temel eksiklikler bulunmaktadır. En bilinen temel eksikliğin; eğer ülkenin ithalatı önemli derecede ise bunun denklemde yer almamasının yarattığı sakıncalar ve problemler olarak belirtilebilir. Bu durumun önüne geçebilmek adına alternatif RCA endeksleri yaratılmış ve bu endekslerin çeşitli çalışmalarda kullanıldığı bilinmektedir.

## 5. Türkiye Otomotiv Endüstrisinin Balassa Endeksi İle Rekabet Gücünün Analizi Ve İlişkili Bulgular

Bir önceki başlıkta “Balassa’nın RCA endeksi formülasyonu”na yer verilmişti. Bu formülasyondaki ilgili bilinmeyenlere Tablo.7’de yer alan verilerin yerleştirilmesi ve akabinde hesaplamaların yapılması gereklilik arz etmektedir. İlgili hesaplama yöntemi yine Tablo.7’de yer almakta ve RCA değeri bu doğrultuda hesaplanabilmektedir.

**Tablo 7. Türkiye Otomotiv Endüstrisinin Balassa Endeksi Kapsamındaki Ölçüm Verileri**

Yıllar	Türkiye Otomotiv Endüstrisi İhracatı (1.000 USD)	Türkiye Toplam İhracatı (1.000 USD)	Dünya Otomotiv Endüstrisi İhracatı (1.000 USD)	Dünya Toplam İhracatı (1.000 USD)	Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (RCA): Balassa Endeksi = [(Türkiye Otomotiv Endüstrisi İhracatı / Türkiye Toplam İhracatı) / (Dünya Otomotiv Endüstrisi İhracatı / Dünya Toplam İhracatı)] = < veya > 1
2014	18.063.448 \$	157.610.158 \$	1.394.530.530 \$	18.842.546.125 \$	1,548559901 > 1
2015	17.462.623 \$	143.844.066 \$	1.325.760.553 \$	16.530.769.761 \$	1,51371987 > 1
2016	19.804.384 \$	142.606.247 \$	1.351.764.185 \$	16.031.153.744 \$	1,646973576 > 1
2017	23.940.852 \$	156.992.940 \$	1.452.501.927 \$	17.701.054.574 \$	1,858411581 > 1
2018	26.758.524 \$	167.923.862 \$	1.536.775.504 \$	19.456.187.066 \$	2,017423355 > 1
2019	26.175.170 \$	171.098.411 \$	1.495.529.701 \$	18.739.914.099 \$	1,916973406 > 1
2020	22.079.416 \$	169.481.945 \$	*1.317.143.965 \$	*1.332.039.137 \$	1,77451561 > 1

Kaynak: Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur.

Yapılan Balassa endeksi hesaplamaları doğrultusunda çalışmanın en önemli bulgusu olarak; 2014-2020 yıllarında Türkiye’de otomotiv sektöründe RCA değerinin 1’den büyük çıkmasına binaen endüstrinin karşılaştırmalı üstünlük ve rekabet avantajına sahip olduğu çıkarımı yapılabilir ve ayrıca RCA derecesinin de yıllara göre değişiklik arz ettiği söylenebilir. Hiç kuşku yok ki 2020 yılında başlayan Covid-19 pandemi krizi nedeniyle Türkiye otomotiv endüstrisi ihracatında ekonomik, ticari ve sosyal açılardan ciddi derecede zedelenmenin olduğu RCA endeksindeki değer azalışı ile görülmektedir.

## Sonuçlar

Hazırlanmış olan bu çalışmayı en genel hatları ile özetlemek ve sonuçlandırmak gerekirse; otomotiv sektörü genel olarak, karayolu taşıt araçları ve bu araçların üretiminde kullanılan parçaları imal eden bir sanayi dalı olarak tanımlanabilir (www.sesam.sakarya.edu.tr, Erişim Tarihi: 16/05/2021). Otomotiv sektörünün temelleri milattan önceki yüzyıllara dayanmakta olup; Dünyada 100 sene önce, Türkiye’de ise 65 yıl önce endüstri haline gelmiş ve son 10-15 yıllık süre zarfında teknolojinin ilerlemesine istinaden bu alanda çok büyük gelişmeler yaşanmaktadır. Ayrıca otomotiv sektörü, dünyanın en büyük yatırımlarının gerçekleştiği sektörlerden birisidir (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:6). Teknolojideki gelişmelerin belki de en fazla etkilemekte olduğu sektör konumunda olduğu söylenebilir.

Otomotiv sektörü, üretimde kalite yönetimi ve verimlilikteki yetkinliğini, küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile kanıtlamıştır. Bu bağlamda, otomotiv sektörü özellikle son yıllarda ihracat sektörü konumundadır ve Türkiye’de son 15 yılda dış ticaret istatistiklerinde en fazla ihracat yapan sektör konumundadır. Otomotiv

sanayi, doğrudan ve dolaylı olarak çok geniş bir alanda istihdam imkânı sağlayan bir sanayi dalı olup aynı zamanda ham madde ile tüketici arasındaki tüm aşamaları da kapsayan bir tedarik zinciri oluşumudur (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:6).

Balassa Endeksi “Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Modeli (RCA)” ; bir ülkenin bir ürün veya bir sektörünün veya sanayisinin toplam ihracatı ile bir ülke grubuna yönelik olan görelî ihracatını ölçmektedir. Daha detaylı olarak; bir ülkenin belli bir mal ya da endüstri ticaretinde karşılaştırmalı üstünlüğünün bu mal ya da endüstrinin toplam dünya ihracatı içerisindeki payının ülkenin toplam ihracatındaki payına oranı ile ölçülebileceğini göstermektedir (www.kalkinma.com.tr, Erişim Tarihi: 15/05/2021).

Eğer,  $RCA > 1$  ise, karşılaştırmalı üstünlük olduğu anlamı çıkarılmaktadır. Eğer,  $RCA < 1$  ise, söz konusu ülkenin adı geçen ürün veya sanayi kolunda karşılaştırmalı bir dezavantaja sahip olduğu kabul edilmektedir (www.kalkinma.com.tr, Erişim Tarihi: 15/05/2021). Yapılan hesaplamalar sonucunda  $RCA > 1$  olması dolayısı ile Türkiye'nin otomotiv endüstrisinde rekabet üstünlüğüne sahip olduğu çıkarımı yapılabilmektedir.

## Öneriler

Türk otomotiv endüstrisinin ekonomik ve ticari açılardan dünya ölçeğinde daha iyi bir konuma gelebilmesi adına çalışmanın bu bölümün de bazı öneriler paylaşılmaktadır. 2020 yılında Türkiye toplam ihracatından %13'lük pay alan otomotiv endüstrisinin gelecek dönemdeki hedeflerine ulaşabilmesi için hem ülkemizde yatırım yapmış firmalarımızın üretim kapasitelerini arttırmaları hem de yeni ana ve yan sanayi yatırımlarının ülkemize çekilmesi gerekmektedir.

Zaman içerisinde kendisini gösteren ve adından söz ettiren Türk otomotiv sektörü, gelişimini devam ettirebilmek için sürdürülebilirlik, verimlilik, üretim, ihracat gibi birçok açıdan diğer ülkelerin önüne

geçmek zorundadır. Bu konumu elde edebilmek için dünyada hızla gelişen teknolojilerin yakından takip edilmesi, ana ve yan sanayi arasında iş birliği, destekler ve teşvikler, yatırımların ve projelerin artırılması gibi birçok faktör ön plana çıkmaktadır. Sektörel bazda olumsuzlukların giderilmesi için gerekli önlemlerin alınması, sektörün daha da genişleyip güçlenmesini sağlayacaktır (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,2020:5). Türk otomotiv sektörü hammadde ile tüketici arasındaki bağlantının bulunduğu büyük bir tedarik zinciridir. Dolayısı ile tedarik zincirinin halkalarını oluşturan her alanda motorlu taşıt aracı üreten işletmeler ile aksam ve yedek parça imalatı yapan kuruluşlar arasında uzun vadeli stratejik iş birliğinin kurulması gereklidir (www.taysad.org.tr, Erişim Tarihi: 15/05/2021). Otomotiv sektöründe daha yüksek katma değer yaratılarak dünya pazarına yönelik üretim ve tasarımların altına imza atılmalı ve ayrıca sürdürülebilir küresel rekabet sürecinde başarılı olunmalıdır. Küresel rekabette başarılı olabilmek için revizyon ve küresel sanayi ile entegrasyon sağlanmalıdır. Ayrıca rekabet üstünlüğü başarısı için üretim ve yönetimde yetenekli ve donanımlı beşeri sermaye gücünün oluşturulması gerekmektedir. Ek olarak sektörün daha iyi bir konuma gelebilmesi için işçi-işveren ilişkilerinin sağlıklı bir ortamda korunması önemlidir. Devlet destek, teşvik ve yardımlarının devamlılık arz etmesi ve özellikle sektördeki şirketler arasında yatay ve dikey işbirliklerinin kurulması ve kümelenme organizasyonu yapısına önem verilmesi gerekmektedir (www.istanbultosyov.org, Erişim Tarihi: 15/05/2021).

Artık geleneksel ve klasik üretim yöntemleri ile gelinebilecek nokta sınırlıdır. Mutlaka yeni ve ileri teknolojiler kullanılmalı, yeni ve modern tasarıma, inovasyona, Ar-Ge'ye yatırım yapılması gerekmektedir. Ülkemizde yerleştirilmiş ve millileştirilmiş otomobil üretimi en kısa sürede meyvelerini vermelidir. Ayrıca sektörde kapasite kullanım oranları artırılmalı ve sektöre ilişkin teknoloji yatırımları hız kazanmalıdır.

Otomotiv sektöründe yaratıcılık, yenilikçilik ve özgünlük içeren yeni projelerin teşvik edilmesi, ihracatımızın yüksek katma değerli ve istikrarlı bir şekilde büyütülmesi hedefli çalışmalar önem arz etmektedir. Bu anlamda otomotiv ekosisteminde fark yaratacak elektrikli ve otonom araç yatırımlarının da ülkemize çekilmesi önemlidir (www.beklerken.com, Erişim Tarihi: 13/05/2021). Ayrıca çevreye minimum oranda zarar veren, yakıt maliyetlerinin azaltılmasına imkân sağlayan ve insan güvenliğine, konforuna maksimum düzeyde önem gösteren ürünlerin geliştirilmesi ve ürün çeşitlendirmesi gerekmektedir.

En kullanışlı ve en kaliteli ürünü üretmek artık tek başına firmalara rekabetçi bir nitelik kazandırmamaktadır. Hızlı olabilmek, estetiğe sahip ve katma değerli ürünler ortaya çıkarabilmek, müşteri taleplerine uygun üretim yapabilmek rekabette ayakta kalabilmek adına olmazsa olmaz bir durumdur. Son olarak bu durumlara ek olacak şekilde; ihracatçılar, Ar-Ge faaliyetlerini etkin kullanarak yüksek teknolojiye sahip inovatif ürünler ortaya çıkarmalı, özgün endüstriyel tasarıma sahip ürünler yaratmalı ve böylelikle katma değeri yüksek ürünler üretmek, markalaşmanın vermiş olduğu güç ile birlikte sürdürülebilir ihracata odaklanmalıdır.

## Kaynaklar/ References

- International Trade Centre Trademap Trade Statistics for International Business Development Web Site [https://www.trademap.org/Country\\_SelProduct\\_TS.aspx?nvp-m=1%7c%7c%7c%7c%7c87%7c%7c%7c2%7c1%-7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx?nvp-m=1%7c%7c%7c%7c%7c87%7c%7c%7c2%7c1%-7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1), Erişim Tarihi: 13/05/2021.
- Kalkınma Yatırım Bankası. (2020). 2019 Yılı Sürdürülebilirlik Raporu. İstanbul. <https://surdurulebilirlik.kalkinma.com.tr/tr/index.html>, Erişim Tarihi: 15/05/2021.
- Kelleci Ürut, S. (2009). Avrupa Birliğine Giriş Sürecinde Türkiye'nin Rekabet Gücü: Karşılaştırmalı Üstünlükler Modeline Göre Sektörel Bir Analiz. (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın. Adnan Menderes Üniversitesi'nin Açık Erişim Sistemi [http://adudspace.adu.edu.tr:8080/jspui/bitstream/11607/1144/3/serap\\_urut\\_kelleci\\_tez.pdf](http://adudspace.adu.edu.tr:8080/jspui/bitstream/11607/1144/3/serap_urut_kelleci_tez.pdf), Erişim Tarihi: 14/05/2021.
- Kesbiç, Y.C. ve Bakımlı, E. (2012), "İhracat Performansı Açısından Türk İmalat Sanayi Sektörlerinin AB Pazarındaki Rekabet Gücü (2000-2010)", Finans Politik & Ekonomik Yorumlar Dergisi, 49(569), 49-63.
- Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği. (2021). Basın Bültenleri ve Haberler. İstanbul. <https://oib.org.tr/tr/basin-bultenleri.html>, Erişim Tarihi:25/04/2021.
- Otomotiv Sanayi Derneği. (2021). Basın Bültenleri ve Haberler. İstanbul. <http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/basin-bultenleri/>, Erişim Tarihi: 25/04/2021.
- Porter, Michael E. (2015), "Rekabet Stratejisi: Sektör ve Rakip Analizi Teknikleri", (Çev.: G. Ulubilgen), Agora Yayınevi, İstanbul, 57-59.
- Sakarya Üniversitesi Sakarya Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Merkezi. (2021). 2021 Araştırma Raporları. Sakarya. <https://sesam.sakarya.edu.tr/tr/icerik/19362/99134/raporlar>, Erişim Tarihi: 16/05/2021.
- Şirin, M. (2020, 25 Kasım). Türk Otomotiv Sektörü [Çevrimiçi İnternet Sitesi Yayını]. <https://www.endustri40.com/turk-otomotiv-sektoru> Erişim Tarihi: 10/05/2021.
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Sanayi Genel Müdürlüğü, Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi, Otomotiv Sektörü Raporu (2020), Yönetici Özeti, 5-6.
- Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği. (2021). 2021 Bilgi Bankası. İstanbul. <https://www.taysad.org.tr/tr/bilgi-bankasi>, Erişim Tarihi: 15/05/2021.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2021). İhracat 2021 Raporu. İstanbul. [https://www.tim.org.tr/files/downloads/Strateji\\_Raporlari/TIM\\_Ihracat\\_2021\\_Raporu.pdf](https://www.tim.org.tr/files/downloads/Strateji_Raporlari/TIM_Ihracat_2021_Raporu.pdf) Erişim Tarihi: 12/05/2021.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2020). RCA 1000 Raporu Rekabetçi Ürünler Yeni Pazarlar. İstanbul. [https://tim.org.tr/files/downloads/Strateji\\_Raporlari/RCA\\_1000%20Raporu.pdf](https://tim.org.tr/files/downloads/Strateji_Raporlari/RCA_1000%20Raporu.pdf) Erişim Tarihi: 12/05/2021.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2018, 2019, 2020, 2021). TIM Report Aylık Dergiler. İstanbul. <https://www.tim.org.tr/tr/basin-odasi-dergiler-timreport> Erişim Tarihi: 12/05/2021.
- Türkiye Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler Serbest Meslek Mensupları ve Yöneticileri Vakfı İstanbul Destekleme Derneği. (2021). 2019 Otomotiv Sektörü Raporu. İstanbul. [http://istanbultosyov.org/wp-content/uploads/2020/03/Otomotiv\\_Sektor\\_Raporu\\_2019.pdf](http://istanbultosyov.org/wp-content/uploads/2020/03/Otomotiv_Sektor_Raporu_2019.pdf) Erişim Tarihi: 16/05/2021.
- www.beklerken.com, Erişim Tarihi: 13/05/2021.
- www.fortaq.com, Erişim Tarihi: 01/05/2021.
- www.istemiparman.com.tr, Erişim Tarihi: 11/05/2021.